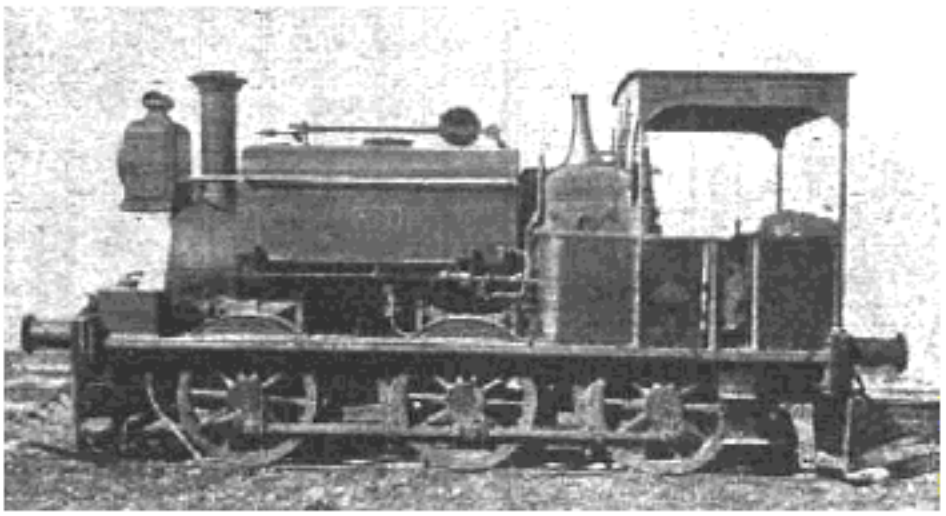
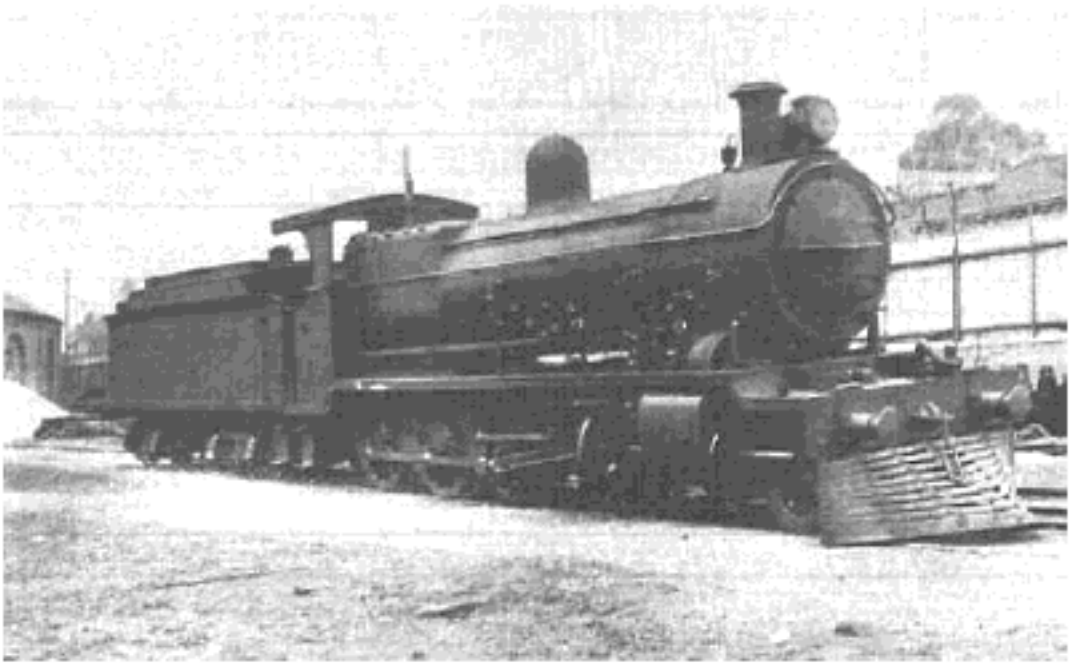
PRIMERAS LOCOMOTORAS A VAPOR

CARLOS W. THOMASSET



Estas primera locomotoras, fin del siglo 19, tenían calderas a leña o carbón. Las calderas sufrían problemas muy serios debido a la calidad del agua de reposición (aguas muy duras en algunos casos), debiendo el "maquinista" efectuar limpiezas internas casi en forma permanente. Muchos eran los accidentes provocados por esta problemática del agua, no solo por incrustaciones o barros, sino por problemas de "fragilidad" y la corrosión debido a metales disimiles.



Con los años aparecieron locomotoras más "modernas" a carbón y luego adaptadas a F. Oíl.
El agua seguía siendo su problema. La "fragilidad" provocada por el agua, se combatía con "taninos" ("extracto de quebracho").
Estas locomotoras fue uno de los medios de transporte más importante en el Uruguay (y la navegación de "cabotaje" por el río Uruguay , con barcos a vapor).
La reposición del agua se hacía muy a menudo (cada pocos kilómetros), debido a que no había condensado de retorno.
El maquinista era "un señor", el jefe de estación lo esperaba con un café a su arrivo, pero había que revisar cojinetes, cargar agua y combustible (aunque tenía ayudantes, no era fácil). Casi hasta los años 70 y pico se usaron locomotoras como ésta (Paysandú vi la última), luego las sociedades del riel, en un intento heróico, han reflotado algunas para deleite del público.